



Technická komise FAS AČR

## TECHNICKÁ INFORMACE č. 01/2017,

### Závěry z „HISTORIC TECHNICAL SEMINAR“ v Paříži ze dne 11. 2. 2017

určeno pro: HA

publikováno: 20.02.2017

**Za AČR přítomni:** ing. Stanislav Minářík, ing. Michal Velebný, ing. Josef Stránský

#### Úvod:

Seminář řešil 4 zásadní okruhy:

1. HTP
2. Zavedení databáze dokumentace vozů a předpisů
3. Změny v příloze K FIA
4. Konkrétní otázky a problémy

---

#### **Ad1) HTP**

V tomto bodě byly podrobně vysvětleny náležitosti, postupy a procedury nutné k vydání HTP FIA. Proces, který začíná podáním žádosti, pokračuje zaplacením poplatku, vyplněním formuláře, kontrolou ze strany ASN, předložením na FIA a v pozitivním případě končí vydáním http, řeší v rámci Autoklubu ČR ing. Velebný – [mikevelebny@email.cz](mailto:mikevelebny@email.cz). Na semináři byly zveřejněny příklady správného vyplnění formuláře a naopak časté chyby, které vznikají na straně žadatele nebo i po kontrole ASN. Zdůrazněna byla nutnost písemného závazku pro stanovení pravdivosti některých, těžko ověřitelných technických parametrů (např. tloušťka stěny ochranné konstrukce), možnost doplnění formuláře o volitelné **povolené** varianty a o povolené další provedení komponentů, povinnost použít odpovídající dobovou fotografii vozu v HTP pro danou periodu a model, nutnost použití fotografií namontovaných dílů do vozu a zvláštní důraz byl kladen na použití správných fotografií pro disciplínu (např. pro vůz rally nesmí být použity fotografie vozu bez nárazníků – resp. lze používat fotografie prokazatelně dle disciplín - pofiderní fotografie z „poutových“ rally závodů FIA řešit a uznávat nebude). FIA bude při posuzování žádosti vycházet především ze svých zdrojů a z databáze - viz níže. Proti rozhodnutí FIA v otázce HTP není odvolání.

Další částí bylo statistické zveřejnění počtu žádostí o HTP za rok 2016 (po měsících) včetně statistiky chyb.

#### **Ad2) Databáze HA**

Komise HA FIA zpracovala databázi HA a dokumentace (homologační listy, předpisy, články, fotografie..), kterou je možné nalézt na: <http://historicdb.fia.com>

Cílem zavedení veřejně přístupné databáze je snížení počtu chyb a tím pádem snížení počtu vrácených žádostí o HTP resp. snížení pracovního zatížení pro FIA komisi HA a usnadnění orientace v předpisech a jejich dostupnosti pro žadatele.

Komise HA FIA vyzývá tímto ASN k zasílání jakýchkoli dobových materiálů.



### Ad3) Změny v příloze K FIA pro rok 2017

Předně bylo zdůrazněno, že změny označené zeleně platily už v roce 2016, kdežto změny označené červeně platí až od roku 2017 – což je v současné době vlastně totéž.

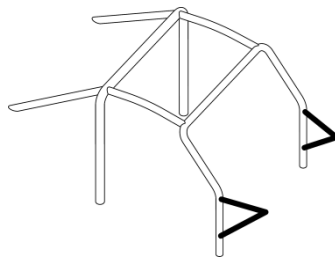
Důraz byl při změnách v příloze K kladen na:

- **Pohárové vozy** (startují a jsou v provedení dle svých dobových, do roku 1990 platných pohárových předpisů tzn., že se mohou odlišovat od homologačního listu nebo od dobové přílohy J, **avšak musí mít speciální označení** – lomítko např. CZ, BEL ...)
- **Obhajobu použití komponentů a provedení**, které má **3** základní podmínky:
  1. použití musí být v souladu s dobovým předpisem ev. s homologačním listem
  2. použití nesmí být v rozporu s akt. přílohou K MSŘ FIA
  3. použití musí být prokazatelně dobově implementováno v modelu značky a v periodě
- **Uplatnění, evidování a nakládání s černými a červenými body**
- **Zvláštnosti a úpravy předpisů pro karburátory**
- **Předpis ohledně oken u HA**  
**platí:** do **periody I** včetně je možné původní sklo nahradit povoleným plastem (Makrolon, Lexan) o **min. tl. 4 mm**. Podmínkou je však zachování původní konfigurace okna = musí být např. zachován dělicí sloupek mezi větracím okénkem a hlavním bočním oknem. Při neuplatnění náhrady je třeba použít ochranné folie.  
Od **per. J** (J1 a J2) je nutné zachovat původní sklo a opatřit jej folií. Výjimku mají vozy, které mají v homologačním listu povolen plast (musí být použit Makrolon nebo Lexan), který však je nejenom povolen, ale dokonce **použit být musí** = vůz musí odpovídat homologačnímu listu.

### Ad4) Otázky

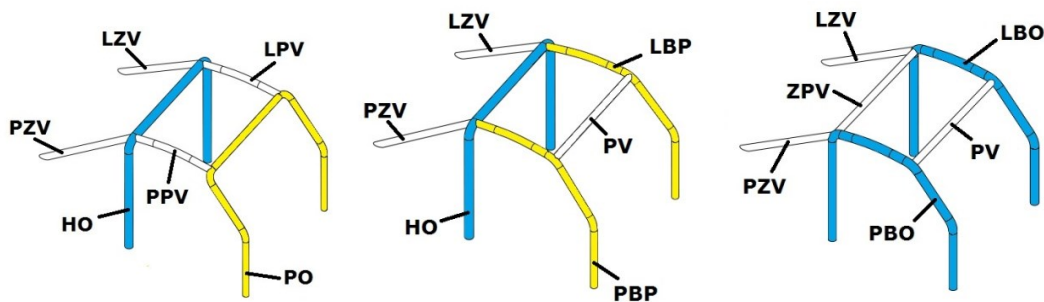
V diskusi byly řešeny především otázky ochranné konstrukce z hlediska používaných konfigurací a počtu kotevnic (kontaktních) bodů. Zásadně lze konstatovat, že:

- a) FIA v příloze K MSŘ chybu ani mezeru nemá
- b) Konfigurace OK lze používat pouze v souladu s bodem Ad3) tohoto **zápisu (Obhajoba použití komponentů a provedení)**, kde je konkrétně v případě HA Š 130LR a použití konfigurace dle obr. 253-25 akt. PŘ. J porušen bod 2 a bod 3 – čili odpověď na TD 066/2016 je správná = této konfigurace nelze pro Š 130 LR ani pro model, na kterém použit nebyl, použít. Výjimkou je samozřejmě i OK homologovaná tzn., že např. u modelu Š Favorit toto řešení pro konstrukci, postavenou dle HL, použít lze.



253 – 25

- c) Větu, uvedenou v př. K MSŘ FIA pod bodem 1.2.3.3.1 „Od období G2 mohou mít ochranné konstrukce více než 6 kotevnic bodů“ si nelze vykládat jako neomezené vytváření nových kotevnic bodů tzn. vytvoření kotevního bodu přes použití i byť krátké vzpěry nebo vzpěry + opěrné desky, ale pouze jako **možnost dodatečného přivaření prvků základní konfigurace OK ke skeletu v místě kontaktu OK se skeletem**. Pro úplnost níže uvádím typy a prvky základní konfigurace OK, aby nedošlo k přivařování OK ke skeletu v nepovolených místech. **Pro období do G1 včetně** toto neplatí tzn. OK se ke skeletu v místě dotyku **přivařovat nesmí**.



### **Závěr:**

věřím, že seminář pomohl vyřešit dohady o výkladech předpisů a jednoznačně vymezil pravidla respektování vydaných stanovisek.

za Tech. komisi – ing. Josef Stránský